

CEO 동정

선로전환기 제작사 방문



김광재 이사장은 지난 17일 대전시 유성구에 위치한 선로전환기 제작사를 방문, 선로전환기 개발에 대한 설명을 듣고 관련 실험실을 둘러본 후 관계자들을 격려했다.

철도건설 갈등 합리적 해결로 예산낭비 막는다

- 공단, 철도건설계획심의위원회 운영 -

공단은 지난 19일 철도건설사업과 관련하여 지자체의 과도한 요구로 인한 갈등을 객관적이고 합리적으로 처리하기 위해 학회, 협회, 시민단체의 추천을 받아 11인의 전문가(10인 외부, 1인 내부)로 『철도건설계획심의위원회』를 구성하고 본격 가동에 들어갔다.

공단은 그 간 추진중인 사업이 민원 및 지자체의 과도한 요구로 몸살을 앓아 왔으며, 최근 13년간 총사업비 변경 원인을 분석한 결과, 총 4조 3,870억원 규모의 사업비 변경이 발생했으며, 지가상승, 법령 및 시설기준의 변경 등 불가피한 사항을 제외하더라도 1조 9,138억원의 사업비가 증액되었고 이중 9,063억원(47.4%)이 민원 및 지자체의 요구가 원인이었다고 밝혔다.

위원회는 이날 지난 '06. 8월 사업기본계획이 확정된 이후 지역의 요구에 따라 역사 규모와 시설계획이 수차례 변경을 거쳤으며 최근들어 철도공단의 이용객 편의를 감안한 적정규모의 역사를 건설한다는 입장에 따라 지자체와 첨예한 갈등이 발생하고 있는 호남고속철도 정읍역과 익산역에 대한 사안을 심의하였다.

심의과정에서 정읍역은 개발계획만 있고 수년째 사업추진이 안되고 있는 서측광장에 대하여는 향후 역세권개발계획에 따라 지하차도 건설하는 대안이 제시되는 등 합리적인 방안이 논의되었으며, 역사규모와 관련하여서는 정읍역과 익산역 모두 불필요한 시설은 과감히 삭제하고 객관적인 시설기준에 따라 역사가 지어져야 한다고 입을 모았다.

일부 참석위원은 그동안 철도 건설중에 발생한 잘못된 점들을 바로잡아 후대에 부끄럽지 않도록 사명감과 책임감을 가지고 철도건설에 임해야 하는 점도 지적하였다.

공단 관계자는 "정읍역과 익산역은 위원회의 심의 결과를 토대로 합리적인 건설계획을 수립·추진할 예정"이라며, "철도건설 계획심의위원회가 가동됨에 따라 철도건설사업 추진과정에서 발생하는 민원, 지자체의 무리한 요구로 인해 국책사업이 지연되고 불필요한 사업비를 낭비하는 일이 없도록 투명하게 처리하는데 크게 기여할 것"이라고 밝혔다.

<기획혁신본부 김한묵 기자>



공단 시공방법 개선으로 예산 57억 원 절감

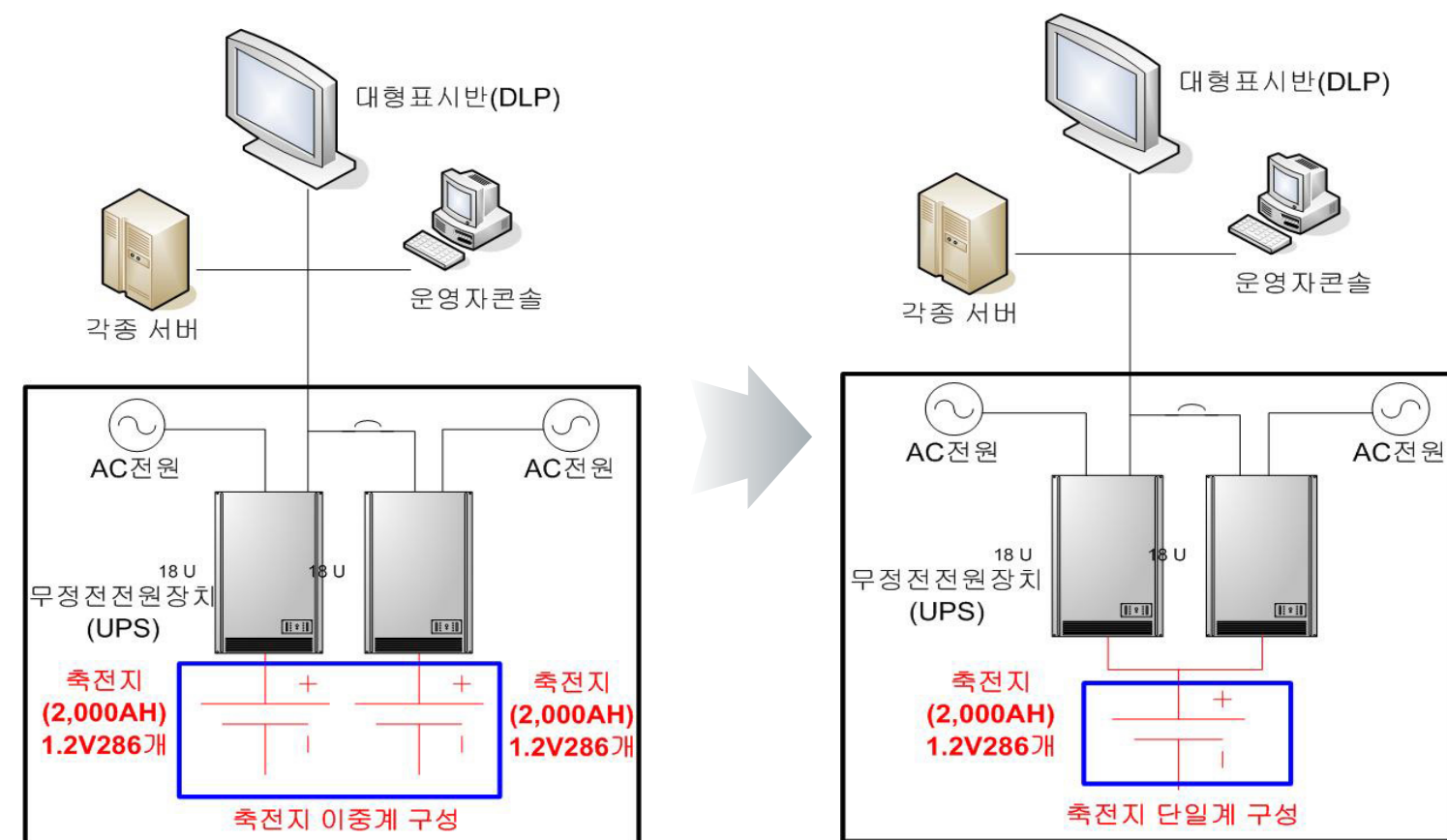
- 경제적 설계·시공 성과 가시화 -

공단은 수도권 고속철도의 신호설비 및 통신설비와 울산~포항간 전철설비 3건에 대한 실시설계를 하면서, 설계VE(Value Engineering)를 시행하여 15건을 개선함으로써 약 57억 원의 예산을 절감토록 했다.

절감 부분은 ▲수도권 고속철도 신호설비의 무정전전원장치(UPS) 축전지를 이중계에서 단일계로 조정(17억 원), 불필요한 '터널내 작업표시등'을 설치하지 않고(9억 원), 터널에 설치되는 '지진계측설비'의 간격을 조정(7km~10km)하여 10개소에서 7개소로 축소(5억 원) ▲수도권 고속철도 통신설비관로(케이블트레이)를 기존 관로와 통합·활용(5억 원), 광케이블 감시시스템 서버를 수도권·호남고속철도와 공용(2억 원) ▲울산~포항간 전철전력설비의 터널내 급전선배자 지지방식 변경(V형→H형)(9억 원), 가공집전선 규격 변경(CU 75mm²→38mm²)(3억 원), 기타 자재 및 기기의 용량 최적화에 따른 설치수량 축소(7억 원) 등이다.

석중근 설계기준처장은 "앞으로 철도구조물의 실효성을 재검토하고 경제적으로 설계·시공이 되도록 하여 재원이 낭비되는 일이 없도록 할 것"이라고 말했다.

수서~평택간 신호설비 : 무정전전원장치(UPS) 축전지를 이중계에서 단일계로 변경



공단, 해외신용등급 한 단계 상승

- 국내 공기업 중 최고 수준... 국가 신용등급과 동일 -

공단은 국제신용평가기관인 무디스(Moody's)가 지난 5일 국내 10개 공공기관 중 유일하게 철도공단의 해외신용등급 전망을 국가신용등급과 같은 종전 5단계 'A1(안정적)'에서 'A1(긍정적)'으로 한 단계 상향조정했다고 밝혔다.

공단 관계자에 따르면 이번 해외신용등급 전망 상향조정으로 연간 4조원 규모의 채권발행이 용이하게 되어 철도건설을 위한 안정적인 재원조달이 가능할 뿐만 아니라, 연간 8억원 이상의 금융비용도 절감할 수 있어 공단의 재무건전성 개선에 도움이 될 것이라고 밝혔다.

공단은 작년 8월 김광재 이사장 취임 이후 재무건전성을 확보하기 위해 전사적으로 고속철도역사 등 과잉시설 개선, 시공방법 개선 등을 통한 예산절감과 국유자산의 효율적인 관리 및 역세권 개발 등을 통한 수익창출노력 등을 하고 있으며, 앞으로 해외신용등급 뿐만 아니라 국내 채권 신용등급도 공기업 중 최고 수준이 되도록 노력할 계획이다.



무인운전 가능한 「무선통신기반 열차제어시스템」 국산화 본격 추진

- 공단, 성능검증 위한 시험선 구축 본격 착수 -

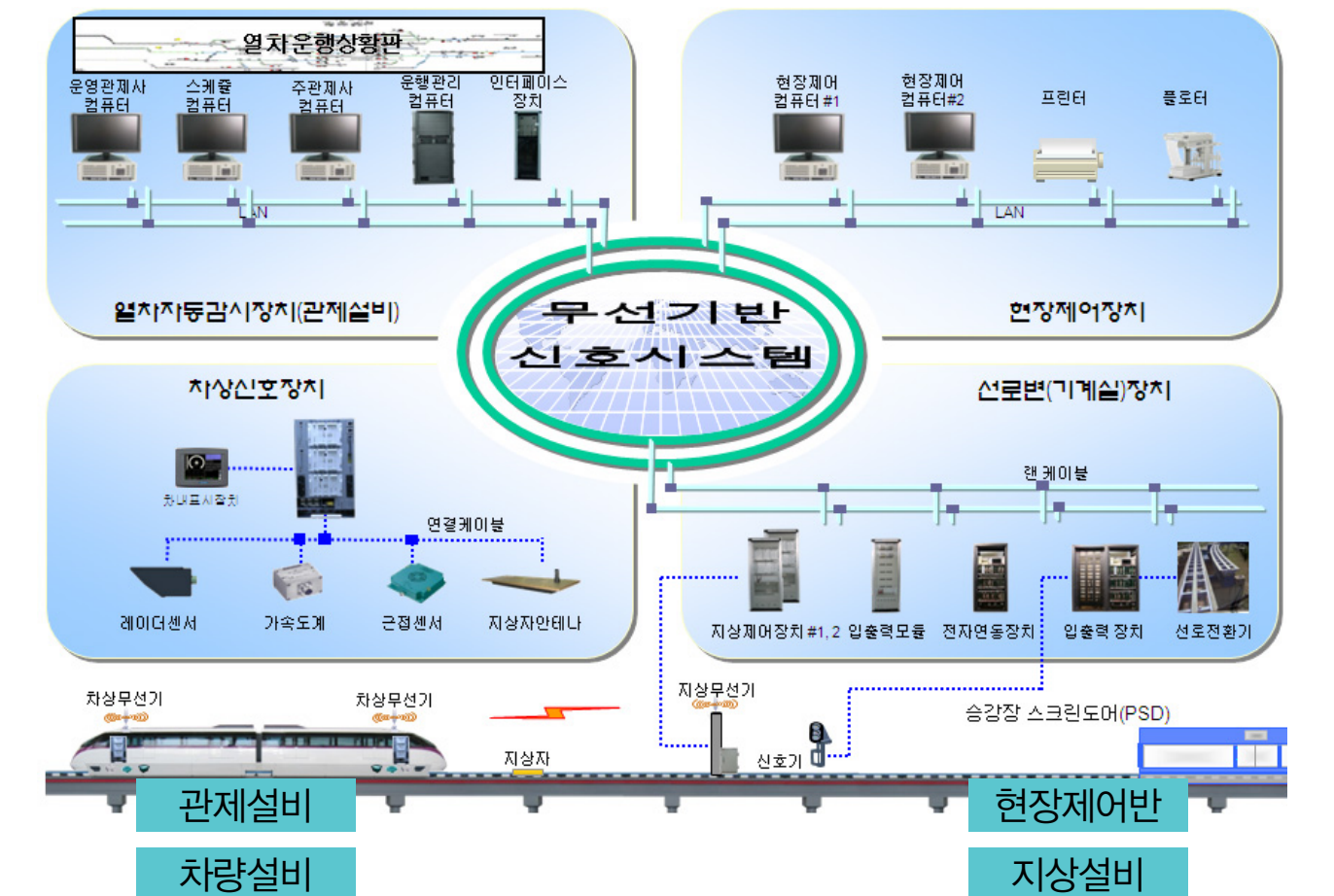
공단은 지난 25일 국내 기술로 개발하는 무선통신기반 열차제어시스템의 성능 및 안전성을 검증할 수 있도록 전남 무안군 일원 대불선(일로~대불역간) 11.25km에 시험선 구축 공사를 본격 착수하였다.

무선통신기반 열차제어시스템은 무인운전으로 전동차를 운행할 수 있는 최신의 열차제어시스템으로 국토해양부 주관으로 총 255억원의 사업비를 투입하여 한국철도시설공단과 한국철도기술연구원, 한국전자통신연구원 연구기관으로 참여하여 국산화된 제품으로 2013년 12월까지 성능검증을 완료할 예정이다.

그 동안은 전통차용 열차제어시스템을 외국에서 도입하여 사용하였지만, 2013년 성능검증이 완료되면, 연간 600억원의 수입 대체 효과와 더불어 해외 철도 시장 진출로 연간 약 1,700억원의 수출 효과가 기대되고 있다.

또한, 도시철도에 적용시 선로변 시설물 감소로 기존 시스템 대비 유지보수 비용을 약 35%정도 절감할 수 있으며, 표준화된 시스템을 적용함으로써 전동차 운행간격 단축 등 고객서비스 향상에 크게 기여할 것으로 기대된다.

아울러, 자동화된 열차운행을 통해 열차의 충돌·추돌, 역주행 등의 문제를 근본적으로 예방할 수 있어 더욱 안전한 철도이용과 철도산업 발전에 크게 기여할 것으로 기대된다.



※ KRTCS(Korea Radio Train Control System) : 국토해양부 열차 신호시스템 표준화 계획에 따라 '2010년부터 개발 중인 한국형 무선통신기반 열차제어시스템(도시철도용, 일반철도용, 고속철도용 3단계로 개발 추진 중)